

Beurteilungssitzung des Preisgerichts  
vom 5. November 2012

## **Protokoll**

0232/2012  
21.11.12.

Ideenwettbewerb  
**A23 Autobahn Südosttangente Wien**

Beurteilungssitzung des Preisgerichts  
vom 5. November 2012

## Protokoll

Ort: ASFINAG  
Autobahnen und Schnellstraßen Finanzierungs AG  
2. Stock Besprechungszimmer Brenner und Arlberg  
Rotenturmstraße 5-9  
A 1010 Wien

Zeit: Montag, 5. November 2012  
10,45 bis 17,10 Uhr

anwesend: Mitglieder des Beurteilungsgremiums:

Prof. Dipl.Ing. Maria Auböck  
Architektin  
(Vertreterin der Kammer der Architekten und Ingenieurkonsulenten für  
Wien, Niederösterreich und Burgenland)

Architekt Mag.arch. Andreas Vass als Stellvertretender Vorsitzender  
(Vertreter der Kammer der Architekten und Ingenieurkonsulenten für  
Wien, Niederösterreich und Burgenland)

Dipl.Ing. Harald Niebauer  
(Magistratsabteilung 19 Architektur und Stadtgestaltung)

Mag. Marion Seidenberger  
(ÖAMTC Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club)

Dipl.Ing. Guido Seidel als Schriftführer  
(Experte Straßenverkehrswesen)

Architekt Dipl.Ing. Georg Pendl als Vorsitzender  
(Mitglied des Gestaltungsbeirates der ASFINAG) anwesend ab 11,20 Uhr

Ersatzpreisrichter

Architekt Dipl.Ing. Michael Wildmann anwesend bis 14,15 Uhr  
(Vertreter der Kammer der Architekten und Ingenieurkonsulenten für  
Wien, Niederösterreich und Burgenland)

Architekt Dipl.Ing. Johannes Scheurecker  
(Vertreter der Kammer der Architekten und Ingenieurkonsulenten für  
Wien, Niederösterreich und Burgenland)

Dipl.Ing. Alexander Walcher  
(ASFINAG Bau Management GmbH)

Berater des Preisgerichtes

Dipl.Ing. Reingard Vogel  
(ASFINAG Bau Management GmbH)

Dipl.Ing. Thomas Steiner  
(ASFINAG Bau Management GmbH)

weitere sind anwesend

Architekt Dipl.Ing. Helmut Kunze  
als Verfahrensorganisator

Mitarbeiter Wolfgang Holzer

## **Begrüßung**

Frau Dipl.Ing. Vogel als Vertreterin der Auslobenden Stelle begrüßt die Anwesenden.

Sie berichtet, dass der Vorsitzende Architekt Pendl erst verspätet zur Sitzung kommen kann, und ersucht daher den Stellvertretenden Vorsitzenden Architekt Vass zunächst den Vorsitz zu übernehmen.

Architekt Vass übernimmt sodann die Leitung der Sitzung.

Er stellt zunächst die Frage nach der Befangenheit; diese wird von allen Anwesenden verneint.

Er schlägt vor, zuerst den Bericht der Vorprüfung zu hören und anschließend mit einem 1. Informationsrundgang zu beginnen.

Architekt Kunze legt sodann den schriftlichen Vorprüfbericht vor und erläutert den Inhalt.

Er berichtet, dass alle Wettbewerbsarbeiten fristgerecht eingereicht wurden; bei keiner der Einreichungen wurde von der Vorprüfung ein Verstoß gegen die Einhaltung der Anonymität festgestellt.

Er stellt weiters fest, dass bei 4 Projekten die Zuordnung der vorgeschlagenen Konkretisierungen des geplanten Erneuerungs- und Gestaltungskonzeptes in den Teilabschnitten nicht oder nur eingeschränkt ablesbar ist; dazu wird im Preisgericht übereingekommen, im Informationsrundgang anhand der Einreichungen festzustellen, ob aus diesen Gründen Einreichungen von der Beurteilung auszuschließen seien.

Er berichtet weiter, dass zu 4 Projekten keine oder nicht die vorgegebenen Standbilder digital eingereicht wurden, daher konnten von der Vorprüfung für diese Projekte keine Videofilme hergestellt werden.

Auf Nachfrage wird festgestellt, dass die unter dem Punkt „Sichtung durch die Experten der Auslobenden Stelle“ im Vorprüfbericht je Einreichung ausgeführten Kommentare wichtige Hinweise für das Preisgericht zu den Fragen des Betriebs der Autobahn, des Erhaltungs- und Pflegeaufwandes darstellen.

## **1. Informationsrundgang**

Sodann erfolgt von 11,10 bis 12,30 Uhr der 1. Informationsrundgang, wobei die Projekte von der Vorprüfung vorgestellt werden.

Von 12,30 bis 12,45 Uhr erfolgt eine Sitzungsunterbrechung.

Architekt Pendl übernimmt sodann die Leitung der Sitzung.

Er verliest zunächst die Beurteilungskriterien, und verweist darauf, dass die Wettbewerbsprojekte unter Berücksichtigung der in der Wettbewerbsausschreibung festgeschriebenen Rangordnung der Beurteilungskriterien, sowie in einer Zusammenschau ihrer Stärken und Schwächen diskutiert und bewertet werden sollen.

Er schlägt sodann eine Gruppierung der Einreichungen danach vor, welchen Themen der Aufgabenstellung, typologisch gesehen, im vorgeschlagenen Erneuerungskonzept für die Identitätsstiftung mehr oder weniger Gewicht gegeben wurde, z.B. einzelne augenfällige, charakteristische Objekte/Maßnahmen/Zeichen, verteilt über die gesamte Strecke der A23, oder durchgehende Installationen, Farbgebungen, Konstruktionen, etwa Lärmschutzwand-Kontinuen, etwa „the ribbon“ als „... Wurm, der sich durch die Stadt schlängelt ...“.

Vom Thema der typologischen Gruppierung der Wettbewerbsarbeiten ausgehend entwickelt sich eine rege Diskussion im Preisgericht über die Wertigkeiten, die sich daraus für einzelne Vorschläge abzeichnen: der Strategie, dem Verkehrsband von beachtlicher Länge und großer Prominenz im städtischen Gefüge in Zeitstufen nach Maßgabe des Instandhaltungsbedarfs und aktueller funktioneller Erfordernisse über einen größeren Zeitraum Erneuerung und Identität zu initiieren, stünden ganzheitliche Lösungen gegenüber, mit stärkerer Eindrücklichkeit in der optischen Wirkung, verbunden jedoch mit geringen Realisierungschancen.

In dem Zusammenhang werden einzelne Fragen, in welchen Bereichen Lärmschutzwände überhaupt sinnvoll oder notwendig sind, oder z.B., welche Wertigkeit Lösungen mit durchgängigen Lärmschutzwänden als Mittel der großräumigen Gestaltung nach außen und nach innen zuzumessen wäre, erörtert.

Sodann wird die Filmaufnahme über den gesamten Streckenverlauf beispielhaft anhand von 2 Einreichungen gemeinsam angesehen.

### 1. Beurteilungsrundgang

Von 13,30 bis 14,20 Uhr erfolgt der 1. Beurteilungsrundgang.

Dabei werden Einreichungen ausgeschieden wegen schwerwiegender Mängel in der Erfüllung der Aufgabenstellung,

wegen Fehlens eines durchgehenden Gestaltungskonzeptes oder wegen der Nichtablesbarkeit der Konkretisierung des Gesamtkonzeptes in den einzelnen Teilabschnitten.

In diesem Beurteilungsrundgang verbleiben Einreichungen in der Beurteilung, für die mind. 1 Pro-Stimme abgegeben wird.

<b>1</b>	7 Pro-Stimmen	bleibt in der Beurteilung
<b>2</b>	keine Pro-Stimme	ausgeschieden
<b>3</b>	5 Pro-Stimmen	bleibt in der Beurteilung
<b>4</b>	keine Pro-Stimme	ausgeschieden
<b>5</b>	4 Pro-Stimmen	bleibt in der Beurteilung
<b>6</b>	4 Pro-Stimmen	bleibt in der Beurteilung
<b>7</b>	2 Pro-Stimmen	bleibt in der Beurteilung
<b>8</b>	keine Pro-Stimme	ausgeschieden
<b>9</b>	5 Pro-Stimmen	bleibt in der Beurteilung
<b>10</b>	keine Pro-Stimme	ausgeschieden
<b>11</b>	6 Pro-Stimmen	bleibt in der Beurteilung
<b>12</b>	1 Pro-Stimme	bleibt in der Beurteilung
<b>13</b>	keine Pro-Stimme	ausgeschieden
<b>14</b>	keine Pro-Stimme	ausgeschieden
<b>15</b>	keine Pro-Stimme	ausgeschieden
<b>16</b>	keine Pro-Stimme	ausgeschieden
<b>17</b>	3 Pro-Stimmen	bleibt in der Beurteilung

Somit verbleiben nach dem 1. Beurteilungsrundgang folgende 9 Einreichungen in der Beurteilung:

**1, 3, 5, 6, 7, 9, 11, 12, 17**

Es wird übereingekommen, in einem 2. Beurteilungsrundgang die in der Beurteilung verbliebenen Projekte anhand der Beurteilungskriterien in Hinblick auf ihre Preiswürdigkeit und vergleichend zu diskutieren. Dabei soll über Verbleib oder Ausscheiden aus der Beurteilung mit einfacher Mehrheit entschieden werden.

## 2. Beurteilungsrundgang

Von 14,20 bis 15,15 Uhr findet der 2. Beurteilungsrundgang in absteigender Reihenfolge der Projekte statt.

Während des 2. Beurteilungsrundganges erfolgt eine Diskussion zu den Möglichkeiten der Weiterverfolgung des Ideengehaltes der Einreichungen.

Dabei wird die Thematik einer Stadtautobahn, von zahlreichen Auf- und Abfahrten begleitet, mit einer Vielzahl an Informationen, Installationen und Sicherheitseinrichtungen, wieder aufgenommen.

Der Bestand der A23 wird als sehr heterogen, die einzelnen Teilabschnitte als sehr unterschiedlich strukturiert bezeichnet.

Kontinuität ist bei der A23 lediglich durch das hohe Verkehrsaufkommen gegeben.

Das Preisgericht kommt einhellig zu der Auffassung, dass eine Überfrachtung der A23 durch Gestaltungsmaßnahmen vermieden werden sollte.

Dies betrifft auch alle Vorschläge zu intensiven, voll- bis großflächigen, über lange Strecken geführten Farbgebungen oder solche, die, zwar kleinteilig, durch stetige Aneinanderreihung und Wiederholung zu stroboskopischen Effekten führen können.

Die mehrfach vorgeschlagenen Maßnahmen zur Energiegewinnung sind aufgrund der engen räumlichen Verhältnisse aus Sicherheitsgründen (der Mindestabstand bei Windrädern beträgt 60 m) beziehungsweise bei Photovoltaikanlagen aufgrund der vorwiegenden Nord-Süd-Ausrichtung der A23 aus wirtschaftlichen Gründen nicht realisierbar.

Einhellig wurde auch festgehalten, dass Vorschläge zu einer weitgehenden „Grünkaschierung“ der A23 dem Charakter einer Stadtautobahn zuwiderlaufen.

Es wird eine signifikante durchgehende Gestaltungslinie, etwa im Sinne einer „Perlenschnur“, als notwendig erachtet, um die A23 als Gesamtheit wahrnehmbar zu machen.

Es wird als unerlässlich betrachtet, den Bezug zum umgebenden Stadt- und Landschaftsraum bei der Bewertung der Vorschläge einzubeziehen.

Es erfolgen sodann Anträge auf Ausscheidung aus der Beurteilung für die folgenden Einreichungen:

**12** 0 : 7 ausgeschieden  
**9** 2 : 5 ausgeschieden  
**7** 0 : 7 ausgeschieden

Somit verbleiben nach dem 2. Beurteilungsrundgang folgende 6 Einreichungen in der Beurteilung:

**1, 3, 5, 6, 11, 17**

Der Vorsitzende schlägt sodann vor, dass die Mitglieder des Preisgerichtes die in den ersten beiden Beurteilungsrundgängen ausgeschiedenen Einreichungen nochmals in Hinblick auf etwaige Rückholanträge durchsehen.

Diesem Vorschlag wird einhellig zugestimmt.

Es werden in der Folge jedoch keine Rückholanträge gestellt.

Die in der Beurteilung verbliebenen Einreichungen werden sodann nebeneinander aufgestellt und vergleichend diskutiert und beschrieben.

Die Beurteilungen der Einreichungen finden sich im Anhang und bilden einen integrierenden Bestandteil des Protokolls.

Architekt Kunze stellt fest, dass in den Ausschreibungsunterlagen zum Ideenwettbewerb 3 Preise und 5 Anerkennungen ausgelobt sind; es ist jedoch auch geregelt, dass „... das Preisgericht ... jedoch auch berechtigt ...“ ist, eine andere als die angeführte Aufteilung der Preisgelder entsprechend der Qualität der eingereichten Wettbewerbsarbeiten vorzunehmen. Eine geänderte Aufteilung müsste jedoch „... hinlänglich begründet ...“ werden.

Nach einer kurzen Diskussion dazu wird übereingekommen, in Anbetracht des Angebotes und der Qualität der vorliegenden Einreichungen die Preise und Anerkennungen auf die 6 nunmehr in der Beurteilung verbliebenen Einreichungen aufzuteilen und keine Nachrücker zu bestimmen.

Die Änderung der Aufteilung der Preissumme wird damit begründet, dass das Preisgericht einhellig in keiner der eingereichten Arbeiten jene herausragenden Qualitäten, die für die Zuweisung eines 1. Preises Voraussetzung wären, erkennen kann, dass hingegen in 2 Projekten hohe, in etwa gleichrangige Qualitäten erkannt werden, in denen es gelungen ist, von unterschiedlichen Zugängen aus, realistischerweise durch Einzelmaßnahmen abhängig vom Erneuerungsbedarf, dem Verkehrsraum A23 eine gemeinsame neue Charakteristik zu verleihen.

In Ergänzung dazu zeichnet sich als ein 3. Preis jenes Projekt ab, das mit äußerst sparsamen Mitteln, auf sehr originelle und einprägsame Weise, eine Lösungsmöglichkeit für die Frage der Identitätsbildung vorlegt, das jedoch die Problemstellung in ihrer Ganzheit nur kurssorisch thematisiert.

Architekt Pendl stellt sodann den Antrag, keinen 1. Preis zu vergeben die Einreichungen **1** und **3** gleichrangig mit dem 2. Preis die Einreichung **11** mit dem 3. Preis zu prämiieren. Dieser Antrag wird mit 6 : 1 Stimmen angenommen.

Der Vorsitzende stellt nun den Antrag, die Einreichungen **5**, **6** und **17** mit Anerkennungen zu prämiieren. Dieser Antrag wird mit 7 : 0 Stimmen angenommen.

Der Vorsitzende schlägt sodann als Aufteilung der ausgelobten Preissumme auf die Preise und Anerkennungen vor:

<b>2. Preis</b>	Eur.	17.250,--
<b>2. Preis</b>	Eur.	17.250,--
<b>3. Preis</b>	Eur.	15.000,--
<b>Anerkennung</b>	Eur.	11.000,--
<b>Anerkennung</b>	Eur.	11.000,--
<b>Anerkennung</b>	Eur.	11.000,--

Diesem Vorschlag wird einstimmig zugestimmt.

Das Preisgericht gibt keine von den Bestimmungen lt. Pkt. B. Zielsetzungen für den Ideenwettbewerb abweichenden Empfehlungen ab.

Nach diesen Festlegungen erfolgt die Öffnung der Kuverts mit den Verfasserbriefen und die Verlesung der Namen der Preisträger.  
Nach der Öffnung der Kuverts stehen die Preisträger des Wettbewerbs fest:

- ein 2. Preis** Einreichung **1**  
**Architekt Dipl.Ing. Peter Eder**  
Gartengasse 29  
A 8010 Graz
- ein 2. Preis** Einreichung **3**  
**LOSTINARCHITECTURE**  
**ARCH.CONNIE HERZOG**  
Neubaugasse 77/6  
A 1070 Wien
- 3. Preis** Einreichung **11**  
**bl<m design working group**  
**Mag. Hans Stefan Moritsch**  
**Mag. Klement Wassner**  
Diefenbachgasse 42/1/6  
A 1150 Wien
- Anerkennung** Einreichung **5**  
**Architekt Dipl.Ing. Werner Navratil**  
Rügenau 1A/2  
A 1220 Wien
- Anerkennung** Einreichung **6**  
**Dipl.Ing. Marie-Theres Okresek**  
**Landschaftsarchitektin**  
Kirchstetterngasse 60/1/R1  
A 1160 Wien
- Anerkennung** Einreichung **17**  
**mahl-gebhard-konzepte**  
**Landschaftsarchitekten BDLA**  
**Stadtplaner Partnerschaft**  
**Peter Ebner and friends**  
**architecture + urban design**  
Hubertusstraße 4  
D 80639 München

Die Vorsitzende bedankt sich bei den Anwesenden für die rege Mitarbeit und schließt die Sitzung um 17,10 Uhr.

für die Protokollführung:

Dipl.Ing. Guido Seidel  
e.h.  
als Schriftführer

A n h a n g

## **Projektbeurteilungen**



## Projektbeurteilung

### 2. Preis

Einreichung **1**  
**Architekt Dipl.Ing. Peter Eder**  
Gartengasse 29  
A 8010 Graz

Der vorgelegten Arbeit wird die Feststellung vorangeschickt, dass bei der A23 laufend Erneuerungen und Instandsetzungen erforderlich sind, in deren Rahmen jedoch Verbesserungen des Erscheinungsbildes mittels kleinerer gestalterischer Eingriffe realistisch sind. Dafür wird ein komplexes System einzelner Maßnahmen vorgeschlagen, durch welche mit geringen Mitteln eine Aufwertung im Sinne eines eigenständigen, unverwechselbaren Bewegungsraumes erreicht werden soll.

Als Maßnahmen, die diese Aufgabe erfüllen könnten, werden angeführt:

in erster Linie wäre eine durchgehende Leitfarbe denkbar, rot, als einprägsam; ihre Akzeptanz könnte durch ein „... öffentliches Auswahl- und Abstimmungsverfahren ...“ gefördert werden.

Da in energiesparende Fahrbahnbeleuchtungen ohnehin anstehen, werden neue Beleuchtungskörper im Mittelstreifen, in der Leitfarbe gestrichen, vorgeschlagen.

Zur Verbesserung der Orientierung für die Nutzer könnten, hinweisend auf die angrenzenden Bezirksteile „... gepixelte Bilder bekannter, mit den angrenzenden Stadtteilen verbundener Persönlichkeiten ...“ installiert werden.

Schließlich wird die Möglichkeit vorgetragen, „... ungenutzte Flächen, Böschungen etwa oder Rampen ...“ für Einrichtungen zur Energiegewinnung und auf autobahnnahen freien Flächen Angebote an die Bevölkerung, leichte Hallen aus Holz und Stahl, für Jugendzentren, Probelokale, Sporthallen und ähnliches, heranzuziehen.

Das Preisgericht ist über den Wert des sinnhaften Zugangs zur Aufgabenstellung einig, Kritik erhebt sich jedoch an den einzelnen dargestellten Maßnahmen, so der Entwurf der in der Darstellung sehr dominant wirkenden Doppel-V-Leuchten, in der gewählten Leitfarbe; sie wären beleuchtungstechnisch verbesserungswürdig. Der Hinweis der Autoren, deren endgültige Form in einem eigenen Wettbewerbsverfahren erarbeiten zu lassen, wird dem entgegengehalten.

Die Schwierigkeiten der Auswahl der Bilder der bekannten Persönlichkeiten, die Dimensionen dieser Bilder, rot und nahe am Fahrbahnrand, werden diskutiert, ebenso die optisch zu stark wirksamen hohen, eng und in beachtlicher Länge nahe dem Fahrbahnrand gereihten, im fließenden Verkehr sicher irritierend und ablenkend wirkenden „Windturbinen“.

Einhellig gewürdigt wird der Vorschlag, die Nutzung der Räume unterhalb der Fahrbahn der A23 im Bereich des Praters mit Einrichtungen der Freizeit und Erholung, belebt durch Teilflächen in der Leitfarbe, aufzuwerten.

Dass auf die Probleme des Lärmschutzes und die damit verbundenen Gestaltungsfragen „grosso modo“ nicht eingegangen wird, ist bedauerndwert.

Insgesamt wird jedenfalls, auch unter Bedachtnahme auf die Einwände, eine anerkennenswerte Pragmatik gegenüber der Aufgabenstellung sowie hohe Kreativität und Gestaltungsfähigkeit zugesprochen.

## Projektbeurteilung

### 2. Preis

Einreichung **3**  
**LOSTINARCHITECTURE**  
**ARCH.CONNIE HERZOG**  
Neubaugasse 77/6  
A 1070 Wien

Die vorgelegte Arbeit ist charakterisiert durch eine penible Auflistung der einzelnen Bereiche und Punkte, die bei der A23 der Verbesserung bedürfen, und von Maßnahmen, mittels derer Verbesserungen herbeigeführt werden könnten: dem Verkehrsband müsste „... die Monotonie genommen und neue Identität im Sinne eines abgestimmten Erscheinungsbildes verliehen werden ...“.

Das Preisgericht befasst sich mit diesen Maßnahmen im einzelnen und diskutiert deren Sinnhaftigkeit.

Mehrheitlich werden die Vorschläge der Neugestaltung von Lärmschutzwänden anerkennend aufgenommen; im Zuge der laufend notwendigen Instandsetzungs- und Erhaltungsmaßnahmen könnten neue Wandelemente, insbesondere in Kombination mit großflächigen „Fenstern zur Stadt“, etwa auch solcher mit Photovoltaik ausgestatteter Elemente, die die bestehenden Lärmschutzwände Schritt für Schritt ersetzen.

Ebenfalls finden die Vorschläge zur Gestaltungsmöglichkeit der Untersichten von Brückenkonstruktionen sowie Markierungen der Leitplanken zur „Taktung“ bei Auf- und Abfahrten zur Hebung der Sicherheit der Autofahrer die Zustimmung des Preisgerichtes.

Wohl wird als eine der Maßnahmen die Entwicklung eines Farbkonzeptes erwähnt; es sollte in Form von „Leitlinien“ am Fahrbahnrand, an den Leitplanken, seitlich und an jenen zur Trennung der Richtungsfahrbahnen anstelle der dort derzeit bestehenden Betonfertigteile errichteten, eingesetzt werden. Letzterer Vorschlag wird vom Preisgericht als nicht deutlich genug ausgearbeitet angesehen, ein „Farbkodex“ wird im Text nur ansatzweise erwähnt.

Kritik wird auch an den Vorschlägen zur Grünraumgestaltung erhoben, insbesondere an der extensiven Begrünung der Lärmschutzwände an ihrer Außenseite, die überdies, wie die Darstellungen zeigen, das Erscheinungsbild nicht verbessern würde, und seitens der Experten der Auslobenden Stelle in Anbetracht des hohen Aufwands für Pflege und Erhaltung negativ beurteilt wird.

Das Preisgericht hebt insgesamt die ausführliche und sehr eingehende Befassung mit der Gesamtheit der Probleme, die die Aufgabenstellung definieren, hervor, ebenso die sehr übersichtliche Systematik, nach der die Vorschläge erarbeitet und dargestellt wurden.

Der Arbeit wird das Zeugnis sehr hoher Qualität ausgestellt.

## Projektbeurteilung

### 3. Preis

Einreichung **11**  
**bl&M design working group**  
**Mag. Hans Stefan Moritsch**  
**Mag. Klement Wassner**  
Diefenbachgasse 42/1/6  
A 1150 Wien

Die Autoren attestieren „... den Hochleistungsstraßen ... kaum mehr an Attraktion als den Aspekt zu bieten, diese möglichst gefahrlos und störungsfrei befahren zu können.“

Daher müsste das Ziel sein, „... eine Verbesserung der Befindlichkeit der Benutzer ...“ auf der A23 herbeizuführen, mittels „... subtiler Interventionen zur Beruhigung und Besänftigung der ... Verkehrsteilnehmer ... und subversiver Eingriffe, die das schmucklose Betonband zu einem ... Ort der Identifikation ...“ machen könnten.

Dazu werden besondere Objekte, Vasen und Amphoren „... exemplarisch anhand von 5 Bildern ...“ als besonders geeignet gezeigt und deren mögliche Platzierungen im Verlauf des Verkehrsbandes dargestellt.

Schutz vor Witterung, Erschütterungen und Vandalismus, die Fragen der Schneeräumung, und andere erforderliche Vorkehrungen sind den Autoren als noch zu lösende Probleme bewusst; sie bemerken dazu, dass entweder geeignete Objekte adaptiert oder nach Bedarf angefertigt werden könnten; „... derart sollte mit sehr überschaubarem Wartungs- und Instandhaltungsaufwand eine Nutzungsdauer des Projektes über Jahrzehnte planbar sein.“

Das Preisgericht befindet einhellig, dass der Vorschlag keine Lösung darstellt, bei der die Gesamtheit der Gestaltungsfragen, die anstehen, zum Gegenstand der Überlegungen gemacht wurde, findet aber Übereinstimmung darin, dass die vorgelegte Arbeit bei äußerster Beschränkung im Einsatz der aufzuwendenden Mittel und aus einer klaren Analyse des Wesentlichen in der Aufgabenstellung zu einem beeindruckenden Ergebnis von bemerkenswerter Einfachheit geführt werden konnte: sie zeigt Feingefühl im steinigen Umfeld „trivialer“ Erfordernisse des Straßenbaus.

Aus den angeführten Gründen hat das Preisgericht diese Arbeit als preiswürdig erachtet.

## Projektbeurteilung

### Anerkennung

Einreichung **5**  
**Architekt Dipl.Ing. Werner Navratil**  
Rügenerau 1A/2  
A 1220 Wien

Nach diesem Vorschlag würde die A23 über ihren gesamten Verlauf eine Außenbegrenzung erhalten, bestehend aus modulartig aneinandergereihten Lärmschutzelementen, mit eingesetzten Kunststoffpaneelen, austauschbar gegen mit transparenten, mit Lichtröhren oder mit Photovoltaik ausgestatteten solchen, sowie mit einer Mittelleiterschiene als hohen Sicht- und Blendschutz zur Trennung der Richtungsfahrbahnen, in zu den Außenwänden analoger Konstruktion, bestückt nach Bedarf mit einem LED-Lichtsystem mit Warnmöglichkeiten: dieses könnte Beleuchtungsmasten ersetzen.

Entlang der Strecken, an denen dies sinnvoll erscheint, sind die Lärmschutzwände, z.B. im durch den Prater und über die Donau führenden Teilabschnitt, mit großflächigen Fenstern ausgestattet, mit transparenten Mittel- und Oberteilen, die eine Durchsicht unter Berücksichtigung des Fahrtempos auf die attraktiven Umräume tatsächlich möglich machen.

Die Außenbegrenzungen sind nach außen konvex geformt, sie sind „... als Außenhaut beispielbar mit Kunst ...“.

Letztere Disposition veranlasst die Autoren, ihr Projekt unter dem Motto „Kunstmeile A23“ zu präsentieren.

Das Preisgericht erkennt die Perfektion in der Durcharbeitung der technischen und gestalterischen Lösung und würdigt nachdrücklich die Lösungen für die Lärmschutzwände, insbesondere für jene mit dem großen Anteil an transparenten Elementen im Bereich des Praters.

Keinen Beifall findet der Vorschlag für ein „Freiraumkonzept zur ökologischen Nachhaltigkeit und Verbesserung der Lebensqualität der Bewohnerinnen“ im Siedlungsgebiet zwischen Favoritenstraße und Ödenburgerstraße, in Form einer Bebauung in Verbindung mit einer Überbrückung der Autobahn in allzu technoider Manier, die als Freiraum zwar aufwendig, aber in einer Ausprägung gestaltet ist, die zumal in dieser Lage zwischen zwei wenig dichten Bebauungsgebieten wenig Aussicht auf Akzeptanz durch die Bewohner eröffnet.

Die angeführten Stärken, im Vergleich innerhalb des gesamten Wettbewerbsangebotes, veranlassen nichtsdestoweniger das Preisgericht, dieser Arbeit eine Anerkennung auszusprechen.

## Projektbeurteilung

### Anerkennung

Einreichung **6**  
**Dipl.Ing. Marie-Theres Okresek**  
**Landschaftsarchitektin**  
Kirchstetterngasse 60/1/R1  
A 1160 Wien

Bei der Lösung der Aufgabenstellung wurden Fragenkomplexe thematisiert, die bei Bau, Instandsetzung und Erneuerung von Autobahnen herkömmlicherweise nicht im Vordergrund stehen, so z.B. die Heranziehung der Materialien Holz und Beton als raumprägende Ressourcen, abgeleitet von der „naturräumlichen Spezifität“ im Verlauf der Südosttangente zwischen Wienerwald und Lobau durch städtisches Gebiet: daraus wird der Vorschlag entwickelt, die Lärmschutzwände aus hochabsorbierendem Leichtbeton mit Hackschnitzeln als Zuschlagstoff und unterschiedlich strukturierten und schallschluckenden Oberflächen herzustellen.

Der Grundsatz des „Design by noise“ sollte zu einer markanten Gestaltung des Raums mit den beiden Richtungsfahrbahnen zwischen konkaven aneinandergereihten Lärmschutzmodulen führen.

Mit der Bildung eines smart-urbanen neuen Straßenraums, von außen als grünes Band wahrzunehmen, soll den Forderungen nach „Ambivalenz und Zweiseitigkeit“ gefolgt werden.

Bei Sanierung, Ergänzung und Ausbau der Lärmschutzwände sollte nach einem „Konzept der Addition“ ausgegangen werden, bei dem nach Sanierungsbedarf einzelne Module ausgetauscht, darübergelegt oder ersetzt werden sollen; die Module sollten optimierend variiert zu einem Gesamtbild gefügt werden, das Gestaltvarianz und Ökonomie in gleicher Weise verwirklicht.

In diesem Zusammenhang wird als Exkurs auf unterschiedliche Wahrnehmungsebenen bei unterschiedlichen Fahrgeschwindigkeiten verwiesen, weshalb unterschiedliche Oberflächenstrukturen, ergänzt durch intelligente, multifunktionale einzelne Objekte und fahrbahnbegleitende Technikinfrastruktureinrichtungen, inszeniert werden könnten.

Alle diese Ansätze werden mit Ambition vorgeführt.

Sie werden in ihrem Innovationswert, unabhängig davon, dass die Vorschläge nur in großen Zeiträumen und nicht, der Realität entsprechend, schrittweise und im Zuge einzelner erforderlich werdender Instandsetzungs- und Ergänzungsmaßnahmen verwirklicht werden, anerkannt.

## Projektbeurteilung

### Anerkennung

Einreichung **17**  
**mahl-gebhard-konzepte**  
**Landschaftsarchitekten BDLA**  
**Stadtplaner Partnerschaft**  
**Peter Ebner and friends**  
**architecture + urban design**  
Hubertusstraße 4  
D 80639 München

In diesem Beitrag wird eine „ökologische & energetische Strukturierung der A23“ gezeigt, anhand von Vorschlägen zur Lieferung von Informationen, der Erzeugung von Strom, Beschaffung vertikaler Grünflächen, sowie zur Erhöhung der Sicherheit.

Darüberhinaus wird eine „Farbkodierung der A23 anhand der Bezirke“ angesprochen, bei der jedem Bezirk eine Leitfarbe zugeordnet werden soll; dieser Vorschlag findet sich jedoch lediglich im Lageplan und in der unterschiedlichen Farbgebung der Lichtmasten in den Schaubildern wieder.

Ein Mehr an Informationen soll bei der vorgeschlagenen Erneuerung mittels LED-Tafeln oberhalb der Richtungsweiser erreicht werden, auf denen „Bezirksinformationen“ vermittelt werden.

Dieser Vorschlag wird im Preisgericht eingehend erörtert, mit dem Ergebnis, dass eine Beschilderung mit Verkehrszeichen jedenfalls bewilligungspflichtig ist, und eine darüber montierte bildliche Darstellung erfahrungsgemäß als Verstoß gegen die Vorschriften der RVS wegen Einschränkung der Verkehrssicherheit durch Ablenkung vom Verkehrsgeschehen gewertet wird.

Die Stromerzeugung soll mittels flexibler röhrenförmiger Stäbe im Verlauf des Mittelstreifens, anstelle der derzeit dort montierten Betonleitwände, stattfinden, indem durch Windbewegung Druck in den Hohlkörpern und damit Strom (?) entstehen könnte: die Experten des Auslobers stellen diese Technik in Frage.

Vertikale Grünflächen, die, abgestimmt auf die unterschiedlichen topografischen Gegebenheiten entlang der Autobahn, in unterschiedlichen Formen, „bodengebunden, an wandartigen Erdkörpern mit oder ohne Kletterhilfe oder als begrünte Böschungen herzustellende, sollen als Klimafilter und lärmindernd wirken ... und frische Luft auch im Stau heranführen.“

Auch diese Möglichkeit wird von den Experten der Auslobenden Stelle wegen des hohen Instandhaltungsaufwands kritisiert; im Preisgericht wird dagegen eingewendet, dass diese Maßnahmen wegen der Dauer des Bewuchses nur mittel- bis langfristig Gestalt und Wirkung annehmen könnten, und deshalb nicht Schritt für Schritt und abschnittsweise verwirklicht werden können.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit werden Kautschukkörper mit abdämpfender Pufferwirkung an den Leitplanken vorgeschlagen.

Zwar halten die Vorschläge überwiegend einer Kritik nicht stand, in der Gesamtheit jedoch wird die bedarfsorientierte Herangehensweise an die komplexe Fragestellung gewürdigt; eine Anerkennung innerhalb des gesamten Wettbewerbsangebotes wird daher als gerechtfertigt angesehen.